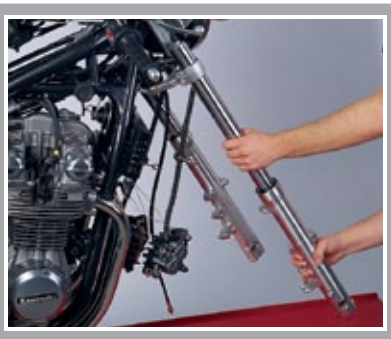
Joints de fourche

Il ne s'agit que de deux joints en caoutchouc, mais leur importance est capitale : si vous vous étonnez de trouver vos tubes de fourche de nouveaux huileux et encrassés après quelques kilomètres alors que vous venez juste de les nettoyer et de les polir, vos joints de fourche sont alors usés. Un tube de fourche encrassé est le moindre mal. Toutefois, un amortissement qui ne fonctionne plus correctement pose problème pour la tenue de route, mais il y a encore pire : l'huile peut s'écouler sur le système de freinage et le rendre inopérationnel. Si vous devez changer les joints d'étanchéité, remplacez-les toujours des deux côtés.

1

Desserrer les bouchons de tube

2



Retirer les tubes de fourche

3

Retirer le bouchon supérieur de fourche, vider l'huile de fourche

4

Retirer le bouchon inférieur de fourche

5

Retirer la bague d'arrêt

6

Retirer le joint défectueux

1 Avant de lever la structure avant de la moto à l'aide d'une béquille appropriée, commencez par desserrer les bouchons des tubes de fourche. Pour cela, détachez les fixations du té de fourche supérieur.

2 Une fois la moto levée en toute sécurité, démontez le garde-boue, les roues et les étriers de frein. Il suffit d'accrocher les étriers de frein avec le fil sur le côté, il n'est pas nécessaire d'ouvrir le système hydraulique. À partir de cet instant, vous ne devez plus actionner le levier de frein. Après avoir détaché les fixations du té de fourche inférieur, retirez les tubes de fourche vers l'arrière en effectuant de légers mouvements rotatifs.

3 Dévissez les bouchons à l'aide d'une clé à cliquet et d'une douille adaptée en effectuant une légère contre-pression ; en effet, les bouchons sont soumis à une pression légère, même une fois les ressorts de fourche démontés. Vous pouvez maintenant retirer les tubes d'écartement, coupelles de ressort et ressorts de fourche éventuellement présents. Notez impérativement l'ordre et la position de montage des composants démontés. Il est conseillé de démonter individuellement chacun des bras de fourche afin d'exclure toute confusion. Vous pouvez laisser tous les composants s'égoutter dans un bac récupérateur d'huile approprié. Si une vis de vidange est disponible, retirez-la également. Rentrez et sortez plusieurs fois le tube de fourche pour accélérer l'écoulement de l'huile de fourche.

4 Une étape plus compliquée consiste maintenant à retirer la vis hexagonale servant à maintenir ensemble le tube plongeur et la barre d'amortisseur par le dessous. La difficulté réside dans le fait que dans certains cas, en tentant de dévisser la vis, la barre d'amortisseur tourne elle aussi. Vous pouvez éventuellement contourner le problème en utilisant une douille et deux rallonges que vous introduisez dans le tube de fourche par le haut. Si vous n'avez pas les outils nécessaires, vous pouvez remonter la fourche plus tôt. Avec un peu de chance, le ressort de fourche tendu empêche le tube d'amortisseur de tourner. Sous la vis hexagonale se trouve une rondelle d'étanchéité que vous devez impérativement remplacer. Notez qu'il faut manipuler les tubes de fourche chromés avec autant de précautions que des œufs crus. La moindre petite brèche dans la zone de travail du joint suffirait à abîmer le tube de fourche, car le joint ne serait de nouveau plus étanche au bout de quelques kilomètres. Si vous serrez le bras de fourche dans un étau, ne serrez qu'au niveau du tube plongeur, par ex. au niveau des pattes de fixation des étriers de frein. Si toutes vos tentatives ont échoué, il ne vous reste plus qu'à vous rendre au garage où les vis seront desserrées à l'aide d'un tournevis à frapper à air comprimé en échange d'une petite contrepartie financière.

5 Retirez maintenant la bague d'arrêt servant à fixer le joint sous le cache-poussière. Utilisez un petit tournevis pour pousser le cache-poussière avec précaution vers le haut, puis retirez la bague d'arrêt en la poussant de l'extérieur vers l'intérieur pour la sortir de sa rainure.

6 Le tube plongeur étant bien serré, tirez plusieurs fois sur le tube de fourche (par à-coups) ; le joint glisse et est alors expulsé du tube plongeur par le manchon de guidage. Le joint peut être retiré par le haut. Si vous disposez d'une fourche sans manchon de guidage, le joint ne sera pas expulsé lors du retrait du tube de fourche. Vous pourrez le retirer ensuite en effectuant un léger mouvement de levier. Si vous devez poursuivre le démontage de la fourche, par ex. pour la nettoyer ou pour contrôler son usure (longueur mini. des ressorts de fourche, usure dans le tube plongeur, etc.), consultez impérativement un manuel de réparation. Souvent, lors du démontage complet, il faut remplacer différents joints toriques de type O et différentes douilles de guidage. En cas de doute, demandez impérativement à un spécialiste quels composants sont nécessaires pour procéder à la révision correcte de votre modèle.

7 Avant de monter le joint neuf, graissez-le légèrement au niveau de la surface extérieure pour faciliter son glissement à l'intérieur du tube plongeur et au niveau de la lèvre d'étanchéité pour éviter de l'endommager au montage. Pour insérer le joint, vous pouvez utiliser un tube adapté, un chasse-goupille ou, mieux encore, un enfonceur de joint de fourche professionnel. Servez-vous de l'ancien joint comme support pour les premiers chocs. Pour introduire le joint de fourche, vous n'avez pas besoin d'employer une force importante. N'utilisez en aucun cas des objets tranchants qui endommageraient le joint. Nous recommandons de protéger le tube de fourche avec du ruban isolant contre les coups de maillet qui pourraient déraper. Rentrez le joint jusqu'à parvenir à enfoncer la bague d'arrêt dans la rainure à l'aide d'un tournevis.

8 Selon vos préférences, vous pouvez remplir les fourches d'huile de fourche sur l'établi ou directement sur la moto. Pour notre part, nous avons décidé de le faire directement sur le véhicule. Notez qu'il est impératif que la viscosité soit correcte et les quantités exactement les mêmes (consultez le manuel de réparation). Utilisez un gobelet gradué et éventuellement un entonnoir pour remplir les fourches de manière sûre. Si la fourche s'enfonce en cas de freinage puissant, il ne sert à rien d'employer une huile de viscosité différente ! Le problème vient des ressorts de fourche, l'huile de fourche ne sert qu'à l'amortissement. Vous pouvez résoudre les problèmes de châssis liés à la construction de certaines motos en montant des ressorts de fourche Wirth. Les ressorts disposent d'une homologation ABE. Ils sont enroulés de manière progressive et 30 % plus durs que les ressorts d'origine. Si vous disposez de fourches à assistance pneumatique, les ressorts Wirth permettent même de renoncer entièrement ou partiellement à l'air, ce qui permet ainsi de préserver les joints.

Après avoir serré toutes les vis et tous les écrous à l'aide d'une clé dynamométrique conformément au manuel de réparation et après avoir monté les vis de fixation des barres de l'amortisseur avec de nouvelles rondelles en cuivre en bas des tubes plongeurs, vous remonterez en selle avec une toute nouvelle sensation de conduite.

7 Monter avec un maillet ou un enfonceur de joint de fourche

8 Remplir d'huile de fourche

À noter !

Les conseils de mécanique donnent des indications générales qui peuvent ne pas être valables pour tous les véhicules ou tous les composants. Dans certains cas, les spécificités sur site peuvent diverger considérablement. C'est pourquoi nous ne pouvons donner aucune garantie quant à l'exactitude des indications fournies dans les conseils de mécanique. Merci de votre compréhension.